



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne

COMMUNIQUE DE PRESSE n° 2/22

Luxembourg, le 13 janvier 2022

Arrêt dans les affaires jointes C-177/19 P Allemagne - Ville de Paris e.a./Commission, C-178/19 P Hongrie - Ville de Paris e.a./Commission et C-179/19 P Commission/Ville de Paris e.a.

La Cour annule l'arrêt du Tribunal sur l'annulation partielle du règlement de la Commission fixant des valeurs d'émissions pour les essais en conditions de conduite réelles des véhicules légers neufs

Les villes de Paris, Bruxelles et Madrid n'étant pas directement concernées par ce règlement, leurs recours visant son annulation doivent être rejetés comme irrecevables

Par l'adoption de la directive 2007/46¹, le législateur de l'Union a établi un cadre harmonisé de réception des véhicules à moteur, en vue de faciliter leur immatriculation, leur vente et leur mise en service dans l'Union. Dans le contexte du scandale du « Dieselgate », la Commission européenne a mis en place une procédure d'essai des émissions en conditions de conduite réelles (RDE)² des véhicules particuliers et utilitaires légers, réceptionnés conformément à la réglementation applicable³, afin de mieux refléter les émissions mesurées sur route. Les prescriptions pour les essais RDE ont, ensuite, été complétées par le règlement 2016/646⁴ de la Commission, qui fixe des valeurs d'émissions d'oxydes d'azote à ne pas dépasser lors de ces essais (ci-après le « règlement litigieux »).

La ville de Paris, la ville de Bruxelles et l'ayuntamiento de Madrid (ci-après les « villes requérantes ») ont introduit chacun un recours tendant à l'annulation du règlement litigieux, dans la mesure où celui-ci les empêcherait d'imposer aux véhicules particuliers des restrictions de circulation au regard de leurs émissions polluantes. La Commission a soulevé des exceptions d'irrecevabilité à l'encontre des recours précités, tirées de ce que les villes requérantes n'étaient pas directement concernées par le règlement litigieux au sens de l'article 263, quatrième alinéa, TFUE.

Ces recours ont néanmoins été partiellement accueillis par le Tribunal, qui a considéré que les villes requérantes étaient directement concernées par le règlement litigieux⁵. En interprétant la directive 2007/46⁶, dans le contexte de laquelle s'inscrit le règlement litigieux, le Tribunal a, plus particulièrement, estimé que ce dernier doit être qualifié d'acte réglementaire ne comportant pas de mesures d'exécution qui affecte directement l'exercice des compétences normatives de ces villes en matière de réglementation de la circulation automobile.

Saisie de pourvois formés par la République fédérale d'Allemagne (affaire C-177/19 P), la Hongrie (affaire C-178/19 P) et la Commission (affaire C-179/19 P), la Cour annule l'arrêt du Tribunal en précisant, dans ce cadre, la notion de « personne directement concernée » en tant que condition

¹ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO 2007, L 263, p. 1).

² Règlement (UE) 2016/427 de la Commission, du 10 mars 2016, portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO 2016, L 82, p. 1).

³ Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO 2007, L 171, p. 1).

⁴ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission, du 20 avril 2016, portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO 2016, L 109, p. 1).

⁵ Arrêt du 13 décembre 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles et Ayuntamiento de Madrid/Commission, [T-339/16](#), [T-352/16](#) et [T-391/16](#) (voir aussi le [CP n° 198/18](#)).

⁶ Article 4, paragraphe 3, de la directive 2007/46.

de recevabilité d'un recours en annulation introduit par une entité régionale d'un État membre contre un acte de l'Union européenne.

Appréciation de la Cour

Tout d'abord, la Cour rappelle qu'une entité régionale ou locale dotée de la personnalité juridique peut, à l'instar de toute personne physique ou morale, former un recours contre un acte du droit de l'Union uniquement dans le cas où elle relève de l'une des hypothèses prévues à l'article 263, quatrième alinéa, TFUE⁷, qui exigent que la personne ou l'entité en cause soit directement concernée par l'acte visé. Pour qu'une entité infra-étatique soit directement concernée par l'acte mis en cause, deux critères doivent être cumulativement satisfaits. D'une part, **la mesure contestée doit produire directement des effets sur la situation juridique de ces entités** et, d'autre part, elle ne doit laisser aucun pouvoir d'appréciation aux destinataires chargés de sa mise en œuvre.

Ensuite, la Cour examine si l'article 4, paragraphe 3, second alinéa, de la directive 2007/46, selon lequel « les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver l'immatriculation, la vente, la mise en service ou la circulation sur route des véhicules [...] s'ils répondent aux exigences de la [directive] », empêche effectivement les villes requérantes d'exercer leurs compétences de réglementer la circulation des véhicules particuliers afin de réduire la pollution et, partant, si, eu égard à l'articulation entre cette disposition et le règlement litigieux, ces villes doivent être considérées comme étant directement concernées par ce dernier. À ces fins, la Cour interprète la disposition en cause au regard des termes de celle-ci, du contexte dans lequel elle s'inscrit, des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie, ainsi que des éléments pertinents tirés de sa genèse.

S'agissant du libellé de l'article 4, paragraphe 3, second alinéa, de la directive 2007/46 et, en particulier, de l'interdiction de restreindre la « circulation sur route » de certains véhicules y prévue, la Cour précise que cette disposition ne vise pas seulement la circulation des véhicules sur le territoire d'un État membre, mais aussi d'autres activités, comme l'immatriculation, la vente et la mise en service des véhicules. De telles restrictions impliquent une entrave générale à l'accès au marché des véhicules.

Pour ce qui est du contexte dans lequel cette disposition s'inscrit, la Cour relève que **les obligations imposées aux États membres au titre de la directive 2007/46 concernent la mise sur le marché des véhicules à moteur et non leur circulation ultérieure**. Elle constate, par ailleurs, que si l'article 4, paragraphe 3, second alinéa, de cette directive énonce une obligation négative empêchant les États membres d'interdire, de restreindre ou d'entraver la circulation sur route des véhicules répondant aux exigences de la directive, son premier alinéa prévoit une obligation positive permettant aux États membres d'immatriculer et d'autoriser la vente et la mise en service de ces véhicules, sans mention de la circulation sur route. Ainsi, contrairement à l'interprétation retenue par le Tribunal, la portée de l'obligation négative ne peut pas être plus large que la portée de l'obligation positive, le libellé de ces deux alinéas étant complémentaire. Enfin, la Cour remarque que les villes requérantes ne disposent pas de pouvoirs en matière de réception des véhicules.

Quant à l'objectif poursuivi par la directive 2007/46, celle-ci consiste en l'institution d'une procédure uniforme de réception des véhicules neufs et, par extension, en l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur, tout en visant à garantir un niveau élevé de sécurité routière assuré par l'harmonisation totale des exigences techniques concernant, notamment, la construction des véhicules.

Par ailleurs, la genèse de l'article 4, paragraphe 3, second alinéa, de la directive 2007/46 révèle que l'interdiction de s'opposer à la « circulation sur route » de certains véhicules a eu pour but non

⁷ L'article 263, quatrième alinéa, TFUE prévoit que « [t]oute personne physique ou morale peut former, dans les conditions prévues aux premier et deuxième alinéas, un recours contre les actes dont elle est le destinataire ou qui la concernent directement et individuellement, ainsi que contre les actes réglementaires qui la concernent directement et qui ne comportent pas de mesures d'exécution ».

pas d'élargir le champ d'application de la législation sur la réception des véhicules, mais seulement d'éviter le contournement, par les États membres, de l'interdiction de s'opposer à l'accès au marché des véhicules qui sont conformes à la réglementation applicable.

Dès lors, selon la Cour, **l'interprétation du Tribunal revient à attribuer à l'article 4, paragraphe 3, second alinéa, de la directive 2007/46 une portée large afin d'appuyer la conclusion selon laquelle cette disposition fait obstacle à certaines restrictions locales en matière de circulation qui visent, notamment, à protéger l'environnement.** Une telle interprétation n'est conforme ni au contexte dans lequel cette disposition s'inscrit ni aux objectifs de la réglementation dont elle fait partie ni encore à la genèse de la disposition susvisée.

Par conséquent, la Cour conclut que **le Tribunal a commis une erreur de droit en jugeant que le règlement litigieux concerne directement les villes requérantes**, au sens de l'article 263, quatrième alinéa, TFUE.

En réponse à la préoccupation des villes requérantes concernant l'éventualité d'un recours en manquement à l'encontre de l'un des États membres dont elles relèvent pour violation du règlement litigieux, la Cour souligne que **l'adoption d'une réglementation limitant la circulation locale de certains véhicules aux fins de protéger l'environnement n'est pas susceptible d'enfreindre l'interdiction imposée par le règlement litigieux**, de sorte qu'il ne saurait avoir une incidence directe sur un éventuel recours en manquement.

Eu égard à ce qui précède, la Cour **annule l'arrêt attaqué**, considère que le litige est en état d'être jugé **et**, statuant sur celui-ci, **rejette les recours en annulation introduits par les villes requérantes comme irrecevables.**

RAPPEL : La Cour de justice peut être saisie d'un pourvoi, limité aux questions de droit, contre un arrêt ou une ordonnance du Tribunal. En principe, le pourvoi n'a pas d'effet suspensif. S'il est recevable et fondé, la Cour annule la décision du Tribunal. Dans le cas où l'affaire est en état d'être jugée, la Cour peut trancher elle-même définitivement le litige. Dans le cas contraire, elle renvoie l'affaire au Tribunal, qui est lié par la décision rendue par la Cour dans le cadre du pourvoi.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.